DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (Warszawa, ul. Nowy Świat Nr. 14, pokój 101, telef. wewn. Ministerstwa Komunikacji Nr. 44). Prenumerata wynosi kwartalnie **10 zł**, a dla Dyrekcyj Kolei Państwowych i Zarządów Kolei Prywatnych — 8 zł i wpłacana być może na rachunek bieżący Ministerstwa Komunikacji Nr. 4 w Centralnej Kasie Państwowej bezpośrednio, bądź za pośrednictwem P. K. O. Prenumeratę uiszczać należy najpóźniej na 2 tygodnie przed rozpoczęciem każdego kwartału. Cena pojedyńczego numeru zwykłego **1 zł** *). Ogłoszenia przyjmuje Redakcja Dz. T. i Z. K. (adres jak wyżej, pokój 260). Cena ogłoszeń: za stronę — **200 zł**, 1/2 strony — **100 zł**, 1/4 strony — **50 zł**, 1/8 strony — **25 zł**, 1/16 strony — **15 zł**, 1/32 strony — **10 zł**. Ogłoszenia drobne po **25 groszy** za wyraz.

Rok I. Warszawa, dnia 25 sierpnia 1928 r. Nr. 7.

TREŚĆ:

Dział urzędowy.

A. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 24 sierpnia 1928 r.

w sprawach taryfowych.

Na mocy rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 lutego 1928 r., w sprawie wydawania Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych, oraz z dnia 29 lutego 1928 r., w sprawie zmiany ustawy o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 25, poz. 213 i 214), zarządza się co następuje:

Poz. 38. Taryfa Międzynarodowa na przewóz osób i bagażu kolejami żelaznemi. (T. M. O.).

Z dniem 1 października 1928 r. wprowadza się w życie Taryfę Międzynarodową na przewóz osób i bagażu kolejami żelaznemi (T. M. O.), zawierającą postanowienia Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu, podpisanej w Bernie w dniu 23 października 1924 r. (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 73, poz. 665 i 666) oraz następujące ujednostajnione postanowienia dodatkowe:

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika.

„Do art. 5.

1. Odłączania kuponów biletowych dokonywa tylko personel służbowy.

2. Kupon okazany oddzielnie uważa się za nieważny i odbiera się od podróżnego w razie, jeżeli ten nie może okazać jednocześnie okładki biletu oraz kuponów na przestrzeń jeszcze nie przebytą. W tym wypadku z podróżnym postępuje się stosownie do art. 12, jak z podróżnym, nie posiadającym ważnego biletu.

Podróżnemu zaleca się zatem, ażeby upewnił się, czy organa kolejowe odłączyły kupony jedynie na przestrzeń przebytą. Personel służbowy winien zwrócić podróżnemu bilety, kartki lub kupony kontroli, zabrane omyłkowo, po wpisaniu na nich, w razie potrzeby, uwagi wyjaśniającej.

Do art. 6.

1. Bilety kartkowe i bilety w formie zeszytu są ważne tylko wtedy, jeżeli są zaopatrzone w stempel suchy (urzędowy) Zarządu kolejowego, który je wydał. W biletach w formie zeszytu stempluje się nietylko okładkę biletu, lecz i wszystkie kupony. Okładki, używane przez oficjalne biura podróży lub agentury prywatne celem złączenia biletów w jeden zeszyt, nie podlegają stemplowaniu.

2 Bilety mogą zawierać jedynie napisy niezbędne dla celów służbowych.

3. Na kolejach, na których za przejazd w pewnych pociągach pobiera się opłaty wyższe od zwykłych albo dodatki do opłat, bilety z ważnością na takie pociągi, powinny mieć pośrodku czerwoną linję pionową. Bilety na przejazd tam i z powrotem muszą mieć pośrodku linję pionową białą.

4. Bilety należy sporządzać w kolorach następujących: w żółtym dla klasy I-ej, w zielonym dla IIej i w brunatnym dla III-iej klasy.

5. Pierwszy dzień ważności biletów należy oznaczać na biletach stemplem z datą. Wszelkiego rodzaju bilety w formie zeszytu powinny mieć stempel nietylko na okładce, lecz także na wszystkich kuponach; bilety zaopatrzone w kupony kontrolne powinny być zaopatrzone w stempel również na tychże kuponach.

Bilety ważne na pociąg, odchodzący według rozkładu jazdy o północy, otrzymują datę dnia, rozpoczynającego się o tej godzinie.

6. Podróż uważa się za rozpoczętą, gdy biletu użyto do odprawy bagażu.

Do art. 7.

Bilety zniżkowe dla dzieci powinny mieć specjalny, odróżniający je znak.

Do art. 8.

1. Przy obliczaniu okresu ważności pierwszy dzień ważności biletu liczy się za pełny dzień.

2. Podróżny może rozpocząć swą podróż w którymkolwiekbądź dniu w okresie ważności biletu i powinien ją ukończyć najpóźniej z upływem godziny 24-ej ostatniego dnia ważności.

Do art. 9.

1. Podróżny, wsiadając do pociągu, może zarezerwować wolne jeszcze miejsce, tak dla siebie, jak i dla każdej z jadących z nim osób, dla których może okazać bilet.

Podróżny, który opuszcza swe miejsce, nie oznaczając go w sposób wyraźny, traci prawo do niego.

2. Jeżeli zamawianie miejsc jest dopuszczone, miejsce zamówione powinno być zajęte na stacji, od której zostało zamówione; w przeciwnym razie prawo do zajęcia go wygasa.

Jeżeli zamówione miejsce nie jest oznaczone przez kolej żelazną zapomocą umieszczenia, na niem lub nad niem, odpowiedniego napisu, to podróżny, który opuszcza je, nie oznaczając go, traci prawo do niego.

Do art. 10.

1. Przerwa podróży nie powoduje przedłużenia okresu ważności, przewidzianego w taryfach.

2. Przerwaną podróż można odbywać dalej również od stacji, znajdującej się na tej samej linji, położonej bliżej stacji przeznaczenia.

3. Jeżeli podróżny, posiadający bilet ważny do wyboru na kilka dróg przejazdu, przerwie podróż w drodze, może odbywać dalszą drogę od tej stacji, na której przerwał podróż, albo od jednej ze stacyj, znajdujących się bliżej stacji przeznaczenia, na drodze, na której podróż rozpoczął.

4. Czas przerwy podróży w ciągu okresu ważności biletu nie jest ograniczony.

5. Nie zalicza się do przerw podróży:

zatrzymanie się — stosownie do rozkładu jazdy — w oczekiwaniu na najbliższy pociąg, stanowiący bezpośrednie połączenie, nawet wtedy, gdyby w tym celu podróżny zmuszony był nocować;

zatrzymanie się dla przejścia z pociągu, który nie przystaje na stacji przeznaczenia, lub stacji zatrzymania się podróżnego, do czasu nadejścia najbliższego pociągu, stanowiącego bezpośrednie połączenie, który na tej stacji przystaje;

wreszcie zatrzymanie się w celu przejścia do pociągu, który wcześniej przybywa na stację przeznaczenia, niż pociąg użyty przedtem lub w którym opłata za przejazd jest niższa.

Do art. 12.

1. Bilety, w których nieprawnie dokonano zmian, personel służbowy odbiera jako nieważne.

2. Podróżnemu, który odmawia niezwłocznego uiszczenia opłaty za przejazd, lub też dopłaty, może

być dalszy przejazd wzbroniony. Podróżny taki nie ma prawa wymagać, ażeby jego bagaż oddano mu do rozporządzenia na innej stacji, niż na stacji przeznaczenia.

Do art. 15.

Podróżny odpowiada za wszelkie szkody, spowodowane przez bagaż ręczny lub zwierzęta, które zabrał z sobą do wagonu.

Do art. 19.

Przyjęcie przez podróżnego kwitu bagażowego, zawierającego wzmiankę o niedostatecznem opakowaniu lub wadliwem przysposobieniu bagażu do przewozu, stanowi dowód, iż podróżny uznał taki stan bagażu.

Do art. 20.

1. Podróżny może żądać wysłania bagażu do lub ze stacji pośredniej, znajdującej się na drodze przejazdu, wymienionej na bilecie, tylko wtedy, gdy istnieje bezpośrednia taryfa na przewóz bagażu do tej stacji.
2. Jeżeli przewóz bagażu może się odbyć kilkoma drogami, lub jeżeli w miejscu przeznaczenia istnieje kilka stacyj, podróżny obowiązany jest wskazać wyraźnie drogę przewozu i stację przeznaczenia. Kolej żelazna nie odpowiada za następstwa, wynikłe z niezachowania tego przepisu przez podróżnego.
3. Opłatę za przewóz bagażu należy uiścić przy nadaniu.
4. Podróżny obowiązany jest upewnić się przy odbiorze kwitu bagażowego, czy kwit ten sporządzono stosownie do jego wskazówek.
5. Nie wolno zamieszczać na kwitach bagażowych żadnych innych napisów, oprócz służbowych.

Do art. 22.

Podróżny ma prawo korzystać ze wszystkich pociągów, w których znajdują się wagony z klasą, wskazaną na jego bilecie, jeżeli niema ograniczających przepisów, przewidzianych w urzędowych rozkładach jazdy lub w taryfach uczestniczących zarządów kolejowych.

Do art. 26.

1. Niezużytkowanie biletu winno być zaświadczone urzędowo przez kolej żelazną. W braku takiego zaświadczenia, kolei żelaznej służy prawo zażądania dowodów, jakie uzna za potrzebne.
2. Podróżny, który z powodu braku miejsca w klasie wagonu, wymienionej na jego bilecie, zajmie wskazane mu miejsce w klasie niższej i zażąda od kolei żelaznej wydania mu o tem urzędowego zaświadczenia, ma prawo do zwrotu różnicy między ceną wykupionego biletu, a ceną, którą zapłaciłby, nabywając bilety, odpowiadające klasom, z których skorzystał i odcinkom, które w nich przejechał.
3. Zwrotu różnicy ceny biletu dokonywa się według kursu dnia, w którym odbywa się wypłata."

Egzemplarze powyższej taryfy są do nabycia w Dyrekcjach Kolei Państwowych oraz w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych po cenie na nich oznaczonej.

Nr. III/Pa. 8607/28.

Poz. 39. Taryfa Międzynarodowa na przewóz towarów kolejami żelaznemi (T. M. T.).

Z dniem 1 października 1928 r. wprowadza się w życie Taryfę Międzynarodową na przewóz towarów kolejami żelaznemi (T. M. T.), zawierającą postanowienia Konwencji Międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznemi, podpisanej w Bernie w dniu 23 października 1924 r. (Dz. U. R. P. z r. 1928 Nr. 73, poz. 667 i 668) oraz następujące ujednostajnione postanowienia dodatkowe:

„Do art. 3.

Jeżeli na stacji pośredniej okaże się, że za międzynarodowym listem przewozowym przyjęto choćby pod ich istotną nazwą przedmioty wykluczone od przewozu, to należy je zatrzymać. W danym razie należy zażądać dyspozycji od nadawcy; dyspozycja ta musi być zgodna z ustawami kraju, w którym przedmiot zatrzymano. Należności przewozowe i koszty tudzież w danym razie dopłaty po myśli art. 7 obowiązany jest uiścić nadawca.

Jeżeli chodzi o przedmioty, stanowiące wyłączność pocztową w jednym z krajów, przez które odbywa się przewóz, to stacja graniczna, lub też każda inna stacja tego kraju ma prawo przedmioty te oddać poczcie do dalszego przewozu za ściągnięciem narosłych należności przewozowych i wszelkich kosztów.

Do art. 6.

1. List przewozowy musi również co do wielkości odpowiadać załącznikowi II do Konwencji.
2. Listy przewozowe nakładu prywatnego zaopatruje się celem zaświadczenia ich zgodności z wzorem (załącznik II) na koszt nakładcy stemplem kontrolnym kolei lub zrzeszenia kolejowego.
3. Jako stację przeznaczenia wolno podać tylko tę stację, na której przewóz na podstawie niniejszej Konwencji ma być zakończony.

Jeżeli przy przesyłkach do miejscowości z kilkoma dworcami tej samej kolei lub różnych kolei, nie oznaczono stacji przeznaczenia na tyle dokładnie, aby ją można było określić bez żadnej wątpliwości, wówczas kolej ma prawo wyboru stacji przeznaczenia.

4. Jeżeli kolej odbiorczą oznaczono w innej niż przeznaczonej do tego rubryce listu przewozowego, kolej nie ponosi żadnej odpowiedzialności za nieuwzględnienie takiego oznaczenia.

Nie uwzględnia się oznaczenia kolei odbiorczej, które sprzeciwia się oświadczeniu w rubryce „stacja przeznaczenia".

5. Oświadczenie według § 6 lit. h, aby towar pozostał na składzie kolei lub dostarczony był do mieszkania odbiorcy, musi być uczynione pismem, wpadającem w oko.

6. Kartki przyczepione do listu przewozowego z powodu braku miejsca w tymże liście na oznaczenie towarów muszą być dostosowane do wymiarów listu przewozowego. W liście przewozowym należy w sposób wpadający w oko zrobić wzmiankę o tych załącznikach. W każdym razie waga ogólna przesyłki powinna być podana w samym liście przewozowym. (Co do ostemplowania przyczepionych kartek patrz postanowienie dodatkowe 1 do art. 8).

7. Oznaczenie miejsca odprawy celnej umieszczone tylko w dokumentach celnych nie obowiązuje kolei. Podobnież wymienienie stacji w rubryce listu przewozowego „żądane taryfy i drogi przewozu" nie uważa się za wskazanie stacji, na której ma być dokonana odprawa celna.

8. Listy przewozowe z naklejeniami uważa się jako poprawione; listów takich nie przyjmuje się.

9. Kolej może żądać, aby wskazania i oświadczenia, które nadawca ma zamieścić w liście przewozowym i w danym razie w załącznikach do niego, zostały wpisane literami łacińskiemi.

Do art. 7.

Dopłatę według lit. a § 5 pobiera się w danym razie również za te przedmioty, dla których przewozu, umową, zawartą między dwoma lub kilkoma uczestniczącemi państwami lub kolejami, ustanowiono łagodniejsze warunki na zasadzie § 2 art. 4.

Do art. 8.

1. Kartki, dołączone do listu przewozowego stosownie do art. 6 § 6, lit. e., ustęp 2, stacja nadawcza winna również ostemplować datownikiem.

2. Stacja nadawcza winna odbiór towaru poświadczyć na wtórniku listu przewozowego przez wyciśnięcie na nim datownika.

Do art. 9.

1. Jeżeli na żądanie nadawcy lub z powodu braku bezpośrednich taryf między stacją nadawczą a odbiorczą należności przewozowe oblicza się oddzielnie za poszczególne odcinki drogi przewozu, to za podstawę do obliczenia przewoźnego dla każdego z tych odcinków powinna służyć taryfa, obowiązująca w dniu, w którym przesyłka wkracza w obręb danego odcinka.

2. Opłaty za wynajem opon oblicza się za cały przebieg według taryfy, obowiązującej na kolei nadawczej.

3. Opłatę za dezynfekcję pobiera się według taryfy opłat dodatkowych tej kolei, która dokonywa dezynfekcji.

4. Oświadczenia w liście przewozowym w formie ogólnikowej, w rodzaju: „droga najkrótsza" nie obowiązują kolei jako wskazania drogi przewozu.

Do art. 11.

1. Jako terminy dostawy uważa się, o ile w taryfie niema krótszych terminów, powyżej podane najwyższe terminy dostawy, z doliczeniem ogłoszonych terminów dodatkowych.

2. Sieci kolejowe, połączone trajektami, uważać należy jako sieci połączone szynami. Nie uszczupla to jednak w niczem prawa kolei do ustanawiania dodatkowych terminów według § 3.

Do art. 12.

Kolej może żądać, aby drobne sztuki jednego i tego samego rodzaju (drobne wyroby żelazne i t. p.), których przyjęcie i załadowanie nie jest możliwe bez znacznej straty czasu, zostały połączone w większe jednostki przez powiązanie lub opakowanie.

Do art. 13.

1. Jeżeli nadawca nie wypełnił obowiązku co do opakowania względnie przykrycia towaru stosownie do przepisów celnych, kolej ma prawo uskutecznić to na jego koszt.

2. Jeżeli z powodu braku, niedostateczności lub nieprawidłowości dokumentów przewozowych wstrzymany zostanie dalszy przewóz lub wydanie towaru, należy uiścić za czas wstrzymania postojowe lub składowe według taryfy.

Do Art. 15.

1. Jeżeli nadawca oznaczył stację, na której mają być załatwione formalności celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub zarządzenia innych władz administracyjnych, na której jednak według obowiązujących przepisów załatwienie tych formalności jest niemożliwe lub jeżeli nadawca wskazał postępowanie, które jest niewykonalne, wówczas kolej postępuje w sposób, jaki uważa za najkorzystniejszy dla uprawnionego i o swoich zarządzeniach zawiadamia nadawcę.

2. Jeżeli nadawca wskazał jako miejsce dla odprawy celnej stację pośrednią, od której urząd celny

położony jest daleko, kolej rosztrzyga, czy towar należy przewieźć do urzędu celnego, czy też zarządzić odprawę celną na stacji. Koszty z tego tytułu obciążają przesyłkę.

3. Jeżeli nadawca życzy sobie być obecnym przy odprawie celnej w drodze osobiście lub przez swego pełnomocnika, winien życzenie takie zamieścić w rubryce listu przewozowego „oświadczenie co do załatwienia formalności celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych", podając stację gdzie oclenie ma nastąpić.

Na tem samem miejscu należy zamieścić oświadczenie, że załatwienie formalności celnych na stacji przeznaczenia dokonane będzie nie przez odbiorcę, lecz przez osobę trzecią.

Do art. 16.

Jeżeli przy odbiorze okaże się brak niektórych przedmiotów, wyszczególnionych w liście przewozowym, to należy, bez uszczerbku praw odbiorcy co do rozszczenia o zwrot należności przewozowych za przedmioty niedostarczone, pobrać od niego całkowitą należność, przypadającą z listu przewozowego.

Do art. 17.

Zabezpieczenie, przewidziane w § 3, odnosi się tylko do tej części kosztów, której nie można natychmiast ustalić.

Do art. 19.

Jako poświadczenie obciążenia zaliczeniem służy list przewozowy z wpisanem w nim zaliczeniem i odciskiem datownika lub też wtórnik listu przewozowego z temi samemi danemi. O wystawianiu osobnych zaświadczeń zaliczeniowych rozstrzygają przepisy kolei nadawczej.

Do art. 21.

1. Zlecenie zmiany umowy o przewóz należy sporządzać zgodnie z przepisami § 2 art. 6 o sporządzaniu listu przewozowego.

2. Stacja wysyłająca zaświadcza otrzymanie zlecenia przez wyciśnięcie datownika na wtórniku listu przewozowego pod oświadczeniem nadawcy, złożonem zgodnie z § 2 art. 21.

Do art. 22.

1. Jeżeli wskutek wykonania zlecenia zmiany umowy powstało opóźnienie w przewozie lub wydaniu nie z winy kolei żelaznej, to za czas opóźnienia pobiera się postojowe względnie składowe według taryfy.

2. Zleceń dodatkowych zmiany umowy, niewykonalnych ze względu na art. 5, § 5, nie uwzględnia się.

Do art. 23.

Żądanie przewiezienia przesyłki do nowego miejsca przeznaczenia uwzględnia się tylko wtedy, jeżeli wartość przesyłki pokrywa przypuszczalne koszty nowego przewozu lub też jeżeli uiszczono lub zdeponowano należność za nowy przewóz.

Do art. 24.

1. Zawiadomienie nadawcy należy sporządzić w języku urzędowym stacji nadawczej lub też w języku francuskim, niemieckim lub włoskim.

Jeżeli użyty język nie jest językiem kraju, w którym leży stacja nadawcza, to przetłumaczenie zawiadomienia jest rzeczą nadawcy. Pracowników kolejowych, którzy dokonywają przetłumaczenia na żądanie nadawcy, uważa się za działających z jego upoważnienia. O ile żądaniu takiemu można zadość uczynić, orzekają przepisy kolei nadawczej.

2. Jeżeli kwota, osiągnięta przy sprzedaży przesyłek, nie mogących być doręczonemi, nie wystarcza na pokrycie należności przewozowych, ciążących na przesyłce, to do pokrycia tego niedoboru obowiązaną jest osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką.

Do art. 28.

Jeżeli kolej żelazna na wyraźne żądanie nadawcy daje opony, ponosi ona nawet przy towarach, których według taryfy nie przewozi się w wagonach niekrytych, tylko taką odpowiedzialność, jaką ma przy przewozie w wagonach niekrytych bez opon.

Do art. 33.

Terminy dostawy stosuje się zawsze do całego przebiegu; prawo do odszkodowania przysługuje wówczas tylko, gdy przekroczono łączny czas dostawy.

Do art. 35.

Należności za deklarację interesu w dostawie zaokrągla się według postanowień taryf.

W braku takich postanowień należność za deklarację interesu w dostawie zaokrągla się według przepisów o zaokrąglaniu należności przewozowych, obowiązujących na kolei wysyłającej.

Do art. 39.

Jeżeli uprawniony, wbrew obowiązującym przepisom, nie załączył tłumaczenia na jeden z języków w niniejszej Konwencji wymienionych, uważa się pracowników kolejowych, którzy tłumaczenia tego dokonali z urzędu, bez żądania uprawnionego, mimo to jako działających z jego upoważnienia.

Do art. 40.

1. W razie częściowej opłaty przewoźnego zgóry przez nadawcę należy roszczenia o zwrot należności przewozowych kierować do tej kolei, której zakwestjonowaną kwotę uiszczono.

Roszczenia o zwrot należności przewozowych powinny być umotywowane.

Do żądania powinny być dołączone:

jeżeli chodzi o przesyłki nie opłacone zgóry—list przewozowy;

jeżeli chodzi o przesyłki opłacone zgóry—wtórnik listu przewozowego i ewentualnie odnośne rachunki przedpłaty przewoźnego;

jeżeli chodzi o przesyłki częściowo opłacone zgóry—wtórnik listu przewozowego i ewentualnie rachunki przedpłaty przewoźnego, o ile żądanie odnosi się do opłaconej zgóry należności, list przewozowy zaś, o ile żądanie odnosi się do przekazanej części należności.

Załączniki należy złożyć w oryginale lub w odpisie, który musi być na żądanie kolei należycie uwierzytelniony. Załączniki, które złożono tylko w odpisie lub w uwierzytelnionym odpisie, muszą być przy ostatecznem załatwieniu przedstawione w oryginale.

Nadto w każdym wypadku należy dołączyć wszelkie inne potrzebne dowody.

2. Do roszczeń z powodu zaginięcia lub uszkodzenia należy dołączyć dowód wartości towaru (w szczególności rachunek kupna).

3. Do roszczeń, które zgłaszają inne osoby, niż uprawnione do tego według art. 41, muszą być dołączone zaświadczenia na oddzielnych kartach, że osoba uprawniona zgadza się na wypłatę kwoty żądającemu. Zaświadczenia te, na których podpisy na żądanie kolei muszą być uwierzytelnione, powinny odpowiadać przepisom prawnym tego kraju, w którym leży kolej właściwa dla załatwienia roszczenia. Zaświadczenie takie kolej zatrzymuje u siebie.

Do art. 56.

1. Przerachowanie franków złotych na walutę krajową dokonywa się stosownie do przepisów kolei.

2. Jeżeli dla wykonania umowy o przewóz lub wywiązania się z innych zobowiązań, z tej umowy wynikających (pobranie opłaty przewozowej i innych należności), konieczne jest przerachowanie jednej waluty na drugą, to przerachowania takiego dokonywa się na podstawie kursów, ustalonych przez kolej obowiązaną do tego przeliczenia; kursy te należy podać do wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia przy okienku kasowem lub w inny odpowiedni sposób."

Jednocześnie traci moc obowiązującą Taryfa Międzynarodowa (T. M. T.) na przewóz towarów kolejami żelaznemi, obowiązująca od dnia 16 września 1922 r., ogłoszona w Dz. U. R. P. z r. 1922, Nr. 76, poz. 685 i 686, wraz z dodatkiem I, ważnym od dnia 30 kwietnia 1924 r., ogłoszonym w Dz. U. R. P. z r. 1924, Nr. 37, poz. 398, i dodatkiem II, ważnym od dnia 1 stycznia 1925 r., ogłoszonym w Dz. U. R. P. z r. 1925, Nr. 5, poz. 45.

Egzemplarze powyższej taryfy są do nabycia w Dyrekcjach Kolei Państwowych oraz w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych po cenie na nich oznaczonej.

Nr. III/Pa. 8607/28.

Poz. 40. Tymczasowy przewóz przesyłek kolejowych od i do stacyj będącego w budowie odcinka Stojanów — Sienkiewiczówka państwowej normalnotorowej linji Stojanów — Łuck.

Do czasu ukończenia budowy odcinka Stojanów—Sienkiewiczówka państwowej normalnotorowej linji kolejowej Stojanów—Łuck, pomiędzy stacjami tej linji: Stojanów, Horochów, Zwiniacze i Sienkiewiczówka, oraz w komunikacji pomiędzy temi stacjami, a stacjami innych, otwartych dla ruchu prawidłowego, kolei polskich lub odwrotnie, z wyjątkiem komunikacji tranzytowej przez ten odcinek—wprowadza się z dniem ogłoszenia przewóz zwyczajnych przesyłek tylko całowagonowych, składających się z towarów nie wymagających magazynowania, oprócz zwierząt i ptactwa, na zasadach ogólnych, z zastosowaniem przepisów przewozowych i taryf każdocześnie obowiązujących na państwowych kolejach normalnotorowych, otwartych dla ruchu prawidłowego, jednakże z obliczeniem przewoźnego osobno za odległość tego odcinka i osobno za odległość innych kolei, otwartych dla ruchu prawidłowego.

W komunikacji z odcinkiem oraz na odcinku Stojanów — Sienkiewiczówka ustala się dodatkowy termin dostawy, wynoszący dla wyżej wymienionych przesyłek 2 doby.

Odległości taryfowe na odcinku Stojanów — Sienkiewiczówka ustala się narazie jak następuje:

Od i do stacji:	Horochów	Zwiniacze	Sienkiewiczówka
Stojanów	17	30	40
	Horochów	14	23
		Zwiniacze	10

Nr. III/Tk. 8485/28.

Poz. 41. Komunikacja towarowa pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria a stacjami polskich kolei państwowych.

Z dniem ogłoszenia aż do odwołania, do taryfy na przewóz towarów pomiędzy Trieste, Fiume, Pola i Rovigno d'Istria, a stacjami polskich kolei państwowych, obowiązującej od dnia 15 czerwca 1928 r. i ogłoszonej w Monitorze Polskim z dnia 4 czerwca 1928 r. Nr. 127, włącza się stacje niżej podane wraz z odnośnemi opłatami przewozowemi, wyrażonemi w halerzach czeskosłowackich za 100 kg., mianowicie:

1) do Taryfy wyjątkowej Nr. 1 B (str. 56) stację:

	5 t.	10 t.	15 t.
Łódź Kaliska z opłatami	5980	5240	5125

2) do Taryfy wyjątkowej Nr. 14 (str. 70:) stację:

	A					B			
	1		2			1		2	
	5 t	15 t	5 t	10 t	15 t	5 t	15 t	5 t	15 t
Łódź-Fabryczna	5070	4315	5070	4455	4315	4960	4150	4960	4150
						4960*	3785*	4960*	4150*

3) do Taryfy wyjątkowej Nr. 17 (str. 77) stację:

	A	B	C	D	E
Pińsk	2360	2030	2985	4055	4055

4) do Taryfy wyjątkowej Nr. 101 B (str. 98) stacje:

	5 t.	10 t.	15 t.
Białystok I	6940	6155	6000
Łódź Kaliska	5980	5240	5125

5) w Rozdziale I, uzupełnia się wykaz odległości (str. 132) dodaniem w porządku alfabetycznym stacji:

W1	Pińsk	1662	1653	1	1

Nr. III/A. 8542/28.

Poz. 42. Taryfa dla bezpośredniej polsko-greckiej komunikacji towarowej.

Do Taryfy towarowej dla bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei:
a) polskich (włączając stacje, położone na obszarze W. M. Gdańska),
b) bułgarskich,
c) rumuńskich,
d) węgierskich,
e) austrjackich,
f) czechosłowackich z jednej strony, a stacjami greckich kolei państwowych, oraz stacją Alexandrople kolei Orjentalnych w Grecji z drugiej strony, ogłoszonej w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 1 sierpnia 1928 r. (Dz. U. R. P. z r. 1928, Nr. 76, poz. 676), wprowadza się postanowienia następujące:

D. WAGONY WŁAŚCICIELI PRYWATNYCH

1. Wagony właścicieli prywatnych, dopuszczone do komunikacji międzynarodowej, obejmują poniżej podane specjalne rodzaje wagonów, które zarząd pewnej kolei na nazwisko osoby prywatnej (osoby lub firmy) do swego taboru włączy i szczególnym znakiem [P] oznaczy. W stosunku do kolei jest ten właścicielem wagonu, kto uzyskał włączenie wagonu i którego nazwisko musi być na wagonie uwidocznione.

2. Do tych wagonów należą:

a) wagony-kotły (cysterny, rezerwoary, wagony z trwale umocowanemi beczkami, zbiornikami, kadziami i wagony-tanki),

b) wszystkie inne wagony, z wyjątkiem wagonów-kotłów, specjalnie urządzone do przewozu ściśle określonych towarów.

3. Kolej, od której zażądano włączenia wagonu do jej taboru, jest jedynie uprawnioną rozstrzygnąć, czy wagon ten ma być dopuszczony do komunikacji międzynarodowej.

4. Przewóz towarów w wagonach właścicieli prywatnych podlega przepisom prawnym o przewozie towarów kolejami żelaznemi.

5. Wagonów właścicieli prywatnych można używać wyłącznie do przewozu takich towarów, do których przewozu jest on przeznaczony.

6. Do przewozu dopuszcza się:

a) Wagony-kotły prywatnych właścicieli.

Jakie towary wolno przewozić w wagonach-kotłach prywatnych właścicieli, stanowią postanowienia kolei nadawczej.

b) Inne wagony prywatnych właścicieli.

Do przewozu w innych wagonach prywatnych dopuszcza się:

piwo, oraz używane próżne beczki do piwa,
masło, margarynę, tłuszcz roślinny, tłuszcz jadalny, sztuczny i masło kokosowe,
ryby, oraz wodę do przewozu ryb,
mięso świeże i bydło bite świeże,
drób żywy,
jarzyny świeże,
szkło i wyroby ze szkła,
sery,
makuchy kokosowe i koprowe,
słodowiny mokre,
smalec margarynowy,
wody mineralne, także sztuczne, oraz solanki do picia,
meble,
owoce świeże (także owoce południowe),
konie i muły,
kwasy, dopuszczone do przewozu w wagonach-kotłach,
spirytus i okowita, zupełnie skażone w butelkach,
wino,
wyroby masarskie, także wędzone.

7. Prawo rozporządzania wagonem prywatnym przysługuje wobec kolei właścicielowi z wyjątkiem wypadków przewidzianych poniżej w punktach 8 i 9.

Właściciel wagonu prywatnego, o ile chce ten wagon wysłać próżny, powinien wręczyć stacji nadawczej list przewozowy, podpisany przez niego jako nadawcę.

8. Nadawca wagonu prywatnego tak próżnego, jak ładownego, nie będący równocześnie właścicielem tego wagonu, obowiązany jest doręczyć stacji nadawczej, równocześnie z listem przewozowym, pisemne zaświadczenie właściciela, że zgadza się na przewóz według listu przewozowego.

Na czas trwania takiego przewozu zawiesza się prawo właściciela do rozporządzania wagonem.

Zaświadczenie właściciela nie jest wymagane, jeżeli obdiorca próżnego wagonu, wysłanego przez właściciela do załadowania, nadaje go ładownym na stacji, do której nadszedł próżny.

Odbiorca przesyłki, która nadeszła w wagonie prywatnym, może tylko wówczas rozporządzać wagonem, jeżeli spełnił warunki, przewidziane w pierwszym ustępie niniejszego punktu.

9. W braku odmiennego zlecenia właściciela, kolej ma prawo wagony prywatne, które nadeszły z ładunkiem, zwrócić po wyładunku za listem przewozowym na stację macierzystą w imieniu i na rachunek nadawcy.

Tak samo postępuje kolej w wypadkach, kiedy próżny wagon prywatny, który przybył po ładunek, nie zostanie przez odbiorcę nadany w stanie ładownym w ciągu 8 dni po przybyciu — o ile przed upływem tego terminu nie nadejdzie odmienne zlecenie właściciela.

Powyższe postanowienia nie dotyczą wagonów prywatnych, stojących na bocznicach prywatnych.

10. Za szkodę, powstałą wskutek przekroczenia terminu dostawy próżnych wagonów prywatnych właścicieli, odpowiada kolej wyłącznie wobec właściciela.

11. W razie przekroczenia terminu dostawy przy przesyłkach, załadowanych do wagonów prywatnych, kolej nie odpowiada za opóźnienie zwrotu próżnego wagonu.

12. Za zaginięcie lub uszkodzenie wagonu prywatnego, tudzież za zaginięcie jego części składowych, kolej odpowiada tylko na zasadzie umowy o włączeniu wagonu, zawartej między właścicielem a koleją.

Terminów, przewidzianych w art. 33 i 36 Konwencji Międzynarodowej nie stosuje się do wagonów prywatnych.

13. Roszczenia o odszkodowanie na zasadzie powyżej przytoczonych punktów 10 i 12 może zgłaszać tylko właściciel wagonu; należy je skierowywać do zarządu kolei, do której taboru wagon jest włączony.

14. Przesyłki próżnych wagonów prywatnych nie mogą być obciążane zaliczeniami i zaliczkami w gotowiźnie. Jednakże kolej jest uprawniona obciążyć takie przesyłki należnościami uprzedniemi i w ogólności wszystkiemi powstałemi wydatkami.

15. Deklaracja o wartości dostawy próżnych wagonów prywatnych jest niedozwolona.

16. Przewóz próżnych wagonów prywatnych odbywa się na zasadzie postanowień Międzynarodowej Konwencji o przewozie towarów kolejami żelaznemi, o ile w niniejszych przepisach inaczej nie postanowiono.

Nadawca powinien w liście przewozowym zamieścić oprócz danych, wymaganych przez Międzynarodową Konwencję o przewozie towarów kolejami żelaznemi, jeszcze dane następujące:

a) w rubryce „Nazwa towaru" — oznaczenie „próżny do załadowania" lub „próżny z powrotem",

b) w rubryce „Cechy wagonów" — nazwę kolei, do której taboru wagon jest przypisany, numer i nazwę stacji macierzystej wagonu.

17. Obsługiwanie specjalnych urządzeń wagonów prywatnych, przyrządów do chłodzenia, zbiorników z wodą, urządzeń maszynowych i t. p. należy do nadawcy lub odbiorcy.

E. SPIS GRANICZNYCH STACYJ PRZEJŚCIOWYCH.

a) Jugosłowiańsko-greckie stacje graniczne:

Djevdjelija

b) Bułgarsko-greckie stacje graniczne:

Svilengrad

c) Jugosłowiańsko bułgarskie stacje gran czne:

Jugosłowiańska:	Bułgarska:
Caribrod	Dragoman

d) Rumuńsko-bułgarskie stacje graniczne:

Rumuńska:	Bułgarska:
Basargic	Oboriste

e) Jugosłowiańsko-węgierskie stacje graniczne:

Jugosłowiańskie:	Węgierskie:
Kotoriba	Murakeresztur
Koprivnica	Gyékényes
Virovitica	Barcs
Beli Manastir	Magyarbóly
Subotica	Kelebia
Horgoš	Röszke
Banatsko Arandjelevo	Szöreg

f) Węgiersko-rumuńskie staje graniczne:

Węgierskie:	Rumuńskie:
Nyirábrány	Dealul lui Bran
Biharkeresztes	Episkopia Bihor
Kötegyán	Salonta Mare
Lökösháza	Curtici
Batonya	Pecice

g) Austrjacko-węgierskie stacje graniczne:

Austrjackie:	Węgierskie:
Nikelsdorf	Hegyeshalom
Pamhagen	Mekszikópusta
Baumgarten	Sopron Gy. S. E. V.
Loipersbach-Schattendorf	Ágvalfa
Deutschkreuz	Harka-Kopháza
Lutzmannsburg	Vis
Rattersdorf-Liebing	Köszeg
Rechnitz	Torony
Strem	Pinkamindszent
Megersdorf	Szentgotthárd

h) Węgiersko-czeskosłowackie stacje graniczne:

Petržalka
Komárom
Szob
Drégelypalank*)
Ipolytarnócz*)
Somoskóujfalu
Banrève
Turňa nad Bodvou
Hidasnémeti
Slovenské Nowé Mesto
Čop

*) tylko dla przesyłek wagonowych.

i) **Jugosłowiańsko-rumuńskie stacje graniczne:**

Jugusłowiańskie:	Rumuńskie:
Velika Kikinda	Jimbolia
Jaša Tomič	Cruceni

j) **Czeskosłowacko-rumuńskie stacje graniczne:**

Czeskosłowacka:	Rumuńska:
Černý Ardov	Halmei

k) **Polsko-rumuńskie stacje graniczne:**

Polska:	Rumuńska:
Śniatyn Załucze	Grigore Ghica Voda

l) **Jugosłowiańsko-austrjackie stacje graniczne:**

Jugosłowiańskie:	Austrjackie:
Jesenice	Rosenbach
Bleiburg	
Dravograd Meža	
Maribor gl. k.	Spielfeld Strass
Gornja Radgona	Radkersburg

m) **Austrjacko-czeskosłowackie stacje graniczne:**

Austrjackie:	Czeskosłowackie:
Summerau	Horní Dvořiště
Gmünd	České Velenice
Zlabings	Slavonice Č. S. D.
Unterretzbach	Šatov
Laa a/d Thaya	Hevlín nad Dyjí
Wildendürnbach	Novosedly Drnholec
Bernhardsthal	Břeclav
Marchegg	Devinská Nová Ves
Kittsee	Petržalka.

n) **Niemiecko-czeskosłowackie stacje graniczne:**

Niemieckie:	Czeskosłowackie:
Oderberg	Bohumin Č. S. D.
Kuchelna	Chuchelna
Troppau Dt. Rb.	Opava
Jägerndorf	Krnov Č. S. D.
Ziegenhals	Hlucholazy .
Heinersdorf (Oberschles.)	Hynčice v Hornim Slezsku
Mittelwalde	Mezílesi v Kladsku
Mittelsteine	Středni Sténava
Halbstadt	Meziméstí
Liebau (Schles.)	Libava
Polaun	Polubny Č. S. D.
Heinersdorf (Tafelfichte)	Jindřichovice pod Smrkem
Seidenberg	Seidenberg
Hermsdorf bei Friedland	Heřmanice u Frýdlantu
Reichenberg	Liberec Č. S. D.
Warnsdorf	Varnsdorf
Ebersbach (Sachsen)	Ebersbach v Sasku
Sebnitz	Sebnice
Tetschen	Děčin
Bodenbach	Podmokly
Moldau	Moldava v Čechach Č. S. D.
Reitzenhain	Reizenhain Č. S. D.
Weipert	Vejprty Č. S. D.
Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt
Klingenthal	Klingenthal Č. S. D.
Franzensbad	Františkovy Lázně
Eger	Cheb
Furth im Wald	Brod nad Lesy
Eisenstein	Železná Ruda
Haidmühle	Haidmühle

o) **Niemiecko-polskie stacje graniczne:**

Niemieckie:	Polskie:
Gross Boschpol	Strzebielino
Firchau	Mośnica
Schneidemühl (Zollbf.)	Kaczory
Kreuz	Drawski Młyn
Neu Bentschen	Zbąszyń
Fraustadt	Lasocice
Wehrse	Rawicz (Wehrse)
Korsenz	Rawicz (Korsenz)
Freyhan	Zduny
Neumittelwalde	Pawłów Wkp.
Costau	Łęka
Cziasnau	Lubliniec
Pluder	Pawonków
Brynnek	Strzybnica
Beuthen (Oberschles.) Stadtwald	Rojca
Beuthen (Oberschlesien)	Chorzów
Borsigwerk [1])	Chebzie [1])
Hindenburg (Oberschles.)	Ruda Śl.
Poremba [1]) [2])	Wolfgang [1]) [2])
Sosnitza (Makoszowy)	Makoszowy
Sosnitza (Przyszowice)	Przyszowice
Nensa	Sumina
Annaberg (Oberschles.)	Olza

p) **Czeskosłowacko-polskie stacje graniczne.**

Petrovice u Bohumina
Český Těšin
Zwardoń
Suchá Hora
Orlov-Plaveč n. P.
Medzilaborce
Sianki
Ławoczne
Jasina."

Egzemplarze taryfy wyżej wymienionej nabywać można w Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych oraz we wszystkich Dyrekcjach Kolei Państwowych po cenie na nich oznaczonej.

Nr. III/R. 7183/28.

Minister Komunikacji: *Kühn*

B. OBWIESZCZENIE.

Wobec zlikwidowania zatoru na terenie celnym stacji Warszawa Gdańska Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie z dniem 8 sierpnia 1928 r. odwołała podwyższenie składowego i placowego, ogłoszone w Obwieszczeniu Ministerstwa Komunikacji pod poz. 2) Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 3 z dnia 22 lipca 1928 r. i od tego terminu ustaliła następujące normy opłat za przechowanie przesyłek na terenie celnym stacji Warszawa Gdańska:

1) Za pierwsze dziesięć dni po upływie terminu wolnego od opłaty — po 20 gr od 100 kg i każde rozpoczęte 24 godziny w magazynach krytych zamkniętych i po 10 gr na rampach i placach.

2) Za każdą następną dobę po 50 gr od 100 kg i każde rozpoczęte 24 godziny w magazynach krytych zamkniętych i po 25 gr na rampach i placach.

Powyższe zarządzenie Minister Komunikacji w dniu 9 sierpnia 1928 r. zatwierdził.

Nr. IV/11399/13/28.

---

[1]) Przejście dla przesyłek pośpiesznych drobnych nie dozwolone.

[2]) Poremba—Wolfgang wchodzi w rachubę jako stacja graniczna tylko przy przesyłkach wagonowych w komunikacji ze stacjami: Bytom Nowy, Czarny Las, Wirek Nowowiejski i Wolfgang.

Warszawa. Drukarnia Państwowa. Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji. 42460

50